

Betriebsanweisung

- I. Allgemeines
- II. Aufbau
- III. Abbau

- IV. Flugklarkontrolle
- V. Betrieb
- VI. Wartungs- und Prüfungsanweisung
- VII. Besondere Hinweise

I. Allgemeines

Die Muster Grunau Baby II b und Grunau Baby III sind Einsitzer für Übungs- und Schulflüge. Das Baby III ist eine Weiterentwicklung des Grunau Baby II b. Beide Muster können gut für die ersten Alleinflüge nach Doppelsitzerschulung eingesetzt werden. Auf Grund der bekannten Leistungen eignen sich beide Muster zum Hangsegeln und zu Thermikflügen.

Rumpf, Flügel und Leitwerk sind aus Holz, die Streben aus Stahlrohr. Die Flügel haben Kastenholme als Träger, die Flügel Nase ist mit Sperrholz beplankt. Das Baby III hat nur zwei Flügelanschlussbeschläge gegenüber drei Anschlussbeschlägen beim Baby II b. Außerdem hat das Baby III ein Laufrad im Rumpf eingebaut, das Baby II b hat nur Langkufe.

Die Festigkeit beider Muster entspricht der Beanspruchungsgruppe 2 der BVS. Dementsprechend ist Kunst- und Wolkenflug für beide Muster nicht gestattet.

II. Aufbau

Vor dem Zusammenbau werden alle Beschlagteile von Staub und sonstiger Verschmutzung gereinigt und gefettet. Zweckmäßigerweise werden alle Flugzeugteile dem Grudriß des Flugzeuges entsprechend auf den Boden gelegt. Dadurch ist eine leichte Montage des Flugzeuges möglich. Ein Mann hält den Rumpf, dann werden alle Flügelstreben zuerst am Rumpf eingebaut. Zwei Mann an der Flügelwurzel und ein Mann an der Flügelspitze hängen den Flügel von oben nach unten am Rumpf ein. Die Flügelspitze etwas höher halten, damit keine Quetschung der Rippen mit dem Baldachin - Obergut vorkommt. Dann die Abschlussbolzen einschieben, nachfolgend die Flügelstrebe am Flügel befestigen.

Sinngemäß wird die zweite Fläche ebenso montiert, wobei ein Mann die Flügelspitze des bereits montierten Flügels hält. Vor Beginn der Montage ist zu beachten und zu kontrollieren, ob keine gefährlichen Hindernisse am Boden sind, welche die Flügel bei Ablage beschädigen könnten. Im Stoppfeld die Flügel mit leichtem Vorschub auf den Boden legen. Nach der Montage der Flügel, die Querruder- und Bremsklappen anschließen und mit Scheibe und Splint sichern..

Dann wird das Höhenleitwerk eingesetzt und das Höhenruder angeschlossen. Wird die Höhenflosse mit Flügelmuttern befestigt, dann sind die beiden Flügelmuttern mit Bindedraht gegenseitig erbunden und verdrillt. Vorsichtig verdrillen, damit der Draht nicht abgedreht wird. Erfolgt die Befestigung mit Kronenmutter, dann mit Unterlegscheiben und Splint sichern.

Beim Anschluß des Höhenruders ist zu beachten, daß das Ruder des Baby II b mit Bolzen und Splint angeschlossen und gesichert wird. Der Höhenruderanschluß des Baby III erfolgt mit Schraube, Kronenmutter und Splint. Schraube so einsichern, daß die Kronenmutter mit Splint durch das Handloch sichtbar ist.

III. Abbau

Beim Abbau des Flugzeuges erfolgt die Demontage in umgekehrter Weise. Beim Aufbau letzten Arbeiten sind beim Abbau die ersten. Vor Ablage der Flügel den Boden auf Hindernisse kontrollieren. Sämtliche Bolzen in die Beschläge stecken und sichern. Vor der Abfahrt nochmals den Platz kontrollieren, damit keine Werkzeuge und sonstiges liegen bleibt. Ebenfalls die Befestigung auf dem Transportwagen nochmals kurz überprüfen.

IV. Flugklarkontrolle

Die nachfolgenden Ausführungen sind besonders wichtig und müssen dementsprechend beachtet werden.

1. Sind alle Flügelanschlussbolzen vollständig in die Beschläge eingeschoben und gesichert? Beim Baby II b 6 Stück, beim Baby III 4 Stück sichern.

IV. noch Flugklarkontrolle

2. Sitzen die Bolzen in den Flügelstreben an Rumpf und Flächen richtig und sind diese gesichert? Man achte darauf, daß auch die Kronenmuttern der Strebegelenke gesichert sind. Flügelstreben so montieren, daß die Kronenmuttern der Gelenke nach unten zeigen
3. Ist die Höhenflosse gesichert?
4. Sind die Querruder, Höhenruder und Bremsklappen angeschlossen und gesichert? Funktionsprobe sämtlicher Ruder!
5. Sind die Bolzen des Seitenruders an den Lagerstellen und an den eilanschlußgabeln mit Scheiben und Splint gesichert?
6. Sind Höhenflossenstreben richtig befestigt und gesichert?
7. Funktionsprobe der Kupplungen: Bei Windenstart- ist das Seil der Bugkupplung zu lösen oder der Kupplungsmund zu verkleben.
8. Ist die Kufe richtig befestigt? Beim Baby III ist der Reifendruck zu prüfen (2 atü).
9. Ist der Haubenverschluß einwandfrei?
10. Sämtliche Steuerseile auf richtige Spannung nachzuprüfen und gegebenenfalls nachspannen. Spannschlösser mit Bindendraht wieder sichern. Bei starker Sonneneinstrahlung strecken sich die Seile.
11. Fahrtenmesserkontrolle! Nicht hineinblasen, nur leicht ansaugen.
12. Sind die Ansnallgurte richtig befestigt und gesichert?
13. Ist die Mindestausrüstung an Instrumenten (Fahrt- und Höhenmesser) vorhanden?
14. Alle Handlockdeckel richtig verschließen.
Flugklarkontrollen erhöhen die Sicherheit und sollten von einem verantwortlichen Segelflieger durchgeführt werden. Das Laufrad des Baby III bei starker Sonneneinstrahlung bis zum Beginn des Flugbetriebes abdecken. (Sack oder sonstiges).

V. Flugbetrieb

Die Anweisungen des Fluglehrers genau beachten, er kennt das Flugzeug und seine Eigenschaften und ist verantwortlich für den Flugbetrieb, die Sicherheit und den Schüler. Die Lastigkeit des Flugzeugs ist entsprechend dem Trimmplan zu ermitteln. Die im Musterblatt an gegebene Schleppgeschwindigkeit einhalten. Die Geringstgeschwindigkeit liegt bei beiden Mustern zwischen 50-55 km/h, die normale Fluggeschwindigkeit liegt dann ca. 20 % höher, also zwischen 60 - 65 km/h (vorausgesetzt richtige Fahrtanzeige).

Die geringste Sinkgeschwindigkeit liegt bei

Grunau Baby I Ib = 0,85 m/sec.

Grunau Baby III = 0,90 m/sec.

Die zugelassenen Geschwindigkeiten sind:

Windenstart80 km/h

Gleitflug bei böigem Wetter.....100 km/h

" " ruhigem Wetter.....150 km/h für Baby I Ib

" " " "160 km/h für Baby III

Flugzeugschlepp.....100 km/h für beide Muster

Die vorstehende Tabelle ist abzuschreiben und an gut sichtbarer Stelle im Führerraum des Flugzeuges anzubringen.

Die vorstehenden Werte können dem geänderten Musterblatt ebenfalls entnommen werden.

Start:

A beiden Mustern ist für den Windenstart eine Tost - Kupplung eingebaut welche so geneigt ist,

siehe Zeichnungsblatt 2a für Grunau Baby I Ib

" " 25a für Grunau Baby III

daß diese, falls vom Piloten nicht ausgeklinkt wird, noch vorüberfliegen der Winde automatisch ausklinkt.

Der Windenstart wird nur mit dieser Bodenkupplung ausgeführt.

Die Bugkupplung ist nur für den Flugzeugschlepp vorgesehen.

noch Start

Beim Start möglichst den linken Flügel führen und mitlaufen. Sollte der Mann an der Flügelspitze aus irgend einem Grund zurückbleiben, so ist wegen des außermittigen Seilzuges ein Fehlstart weniger möglich. Der Gefahrenmoment wird ebenfalls dadurch geringer, als wenn der Flügel rechts gehalten wird. Das Flugzeug hat durch den außermittigen Seilzug eine gewisse Ausbrechneigung. Während des Startvorganges ist vom Piloten zu beachten, daß das Flugzeug sich nicht aufbäumt und dadurch das Schleppseil, die Kupplung und besonders die Flügel um ein vielfaches belastet. (Höchste Gefahr).

Die zugelassene Schleppgeschwindigkeit (80 km/h) ist zu beachten.

Gummiseilstart:

Beide Muster haben am Bug einen Haken für den Gummiseilstart, das Halteseil ist durch den Spornring zu ziehen.

Flug:

Die Normalgeschwindigkeit und die Höchstgeschwindigkeit sind vorstehend angegeben oder können dem Musterblatt entnommen werden. Im Langsamflug ist das Baby durch wiche Steueraus-schläge gut zu beherrschen. In vielen Fällen kann es auch bei vorderer Schwerpunktlage mit voll gezogenem Höhensteuer leicht geradeaus geflogen und im Sackflug gehalten werden. Gewarnt wird jedoch vor Langsamflug mit hinterer Schwerpunktlage und harten Seitensteueraus-schlägen. Im Slip kann das Baby durch Seiten- und Querruder korrigiert werden.

Landung:

Weniger erfahrene Piloten führen das Landemanöver nach der Anweisung des Fluglehrers aus. Der Fluglehrer unterrichtet den Schüler vor dem Start über die Landung. Die Bremsen sind ein gutes Mittel und äußerst wirksam zur Stabilisierung des Flugzeugs beim Landeanflug. Bremsen langsam ausfahren und das Flugzeug bei geöffneten Klappen vorsichtig abfangen.

VI. Wartungs- und Prüfanweisung.

Die nachstehend aufgeführten Kontrollen sind regelmäßig durchzuführen. Es ist darüber Buch zu führen und die behobenen Beanstandungen zu vermerken.

125 Starts - Kontrolle

Radkasten reinigen falls notwendig	(nur bei Grundau Baby III)
Reifendruck prüfen (2 atü)	(" " " " ")
Sporngummiseil nachprüfen	(" " " " ")

250 Starts - Kontrolle

Alle Punkte wie vor

Schüttelprobe, Tragwerk, Leitwerk und Ruder auf ausgeschlagene Anschlüsse und Lager. Das Flugzeug ist aufgerüstet. Untersuchung des ganzen Flugzeuges auf äußerlich feststellbare Schäden. Sämtliche Steuergleitlager und Ruderlager ölen, Steuerseile auf Verschleiß und gebrochene Drähte prüfen, soweit wie möglich.

500 Starts - Kontrolle

Alle Punkt wie vor

Sämtliche Steuerseile ölen, besonders im Bereich der zugänglichen Führungsbüchsen und Rohre. Fett in die Nippel der Steuerrohrlager einpressen. Kupplungen und deren Seilzüge im Bereich der Führungen ölen. Alle Ruderausschläge nachmessen und wenn notwendig nach den Werten des Musterblattes nachstellen. Spannschlösser wieder sichern. Bodenbrett und Sitz sowie Abdeckung des Bremsklappenhebels und wenn möglich Fallschirmstern ausbauen. (Der Fallschirmkasten ist an einigen Grundau baby IIB zum Weggschrauben gerichtet.) Freigängigkeit von Steuerung und Kupplungen feststellen. Alle Seilrollen auf Anbrüche und Gängigkeit untersuchen. An Stellen, welche schlecht eingesehen werden können, Handlampe und Spiegel als Hilfsmittel benutzen. Am Baby IIB Kufe lösen und prüfen, die Gummipuffer untersuchen auf Einrisse und dergleichen und wenn nötig durch neue ersetzen. Baby III Laufrad und Kufe sowie Sporn ausbauen und genau prüfen. Sporgummi ist meist zu erneuern. Die Spornlaufflächen nachprüfen.

1 000 Starts - Kontrolle

Alle Punkte wie vor

Sämtliche Anschlussbeschläge von Tragflügeln, Leitwerk und Querruder nach gründlicher Reinigung auf Verformung ausgeschlagene Bolzenbohrungen und Anrisse der Beschläge prüfen. Alle Ruderlager gründlich säubern. Befestigung der Lager an den Bauteilen prüfen und die Lagerbolzen auf Passung kontrollieren.

Querruder- und Bremsklappenstoßstangen, Umlenkhebel, Steuerknüppel und Steuerbefestigung nachprüfen. Sämtliche Bolzen und die Schraube am Höhenruderanschluß Baby III auf richtige Passung nachprüfen. Bei großem Spiel Übermaßbolzen eintreiben. Es ist zu beachten, daß beim Eintreiben von Übermaßbolzen an den Anschlußbeschlägen der Hilfsholme die Büchsen nicht zu sehr geschwächt werden. Hauben auf Sitz und Verriegelung sowie Beschädigung und Risse der Verglasung prüfen.

VII. Besondere Hinweise

Bei jeder Nachprüfung ist folgendes zu beachten.
Außenanstrich. Alle Stoffbespannten Teile dürfen bei der bekannten Daumendruckprobe keine Lackrisse zeigen.

Stoffbespannung auf Alterung und Brüchigkeit sowie auf einwandfreie Verklebung prüfen.

Alle unter der Bespannung liegenden Rippen auf Anbrüche abdrücken.

Alle Instrumente ausbauen und Düsen ausbauen und nachprüfen lassen.

Alle Anschnallgurte ausbauen und an Herstellwerk zur Prüfung schicken.

Gesamte Steuerung überprüfen. Alle Teile auf Beschaffenheit, Lagerspiel usw. prüfen.

Noch VII. Besondere Hinweise

Schleppkupplungen ausbauen und an den Hersteller zur Prüfung schicken.

Bremsklappengestänge sorgfältig prüfen, ebenfalls die Klappen selbst und den Sitz der Klappen im Flügel nachprüfen.

Kufe und Laufrad auf Verschluß, ausgeschlagene Anschlüsse, rissige Gummipuffer usw. prüfen. Alle zugänglichen Leimfugen prüfen, die Innenlackierung des Rumpfes ist zu beachten.

Einzelteilwägung, Schwerpunktwägung, Vergleich mit den ursprünglichen Werten.

Bei jeder zweiten Nachprüfung.
Alle Punkte wie vor.

Die Bespannung an allen Bauteilen entfernen und alle bisher unzugänglichen Stellen besonders sorgfältig nachprüfen. Die Steuerseile und Stoßstangen in den Tragflächen prüfen, Seile auf Bruchstellen, (gebrochene Drähte) untersuchen und alle Seile, Rollen und Führungsbüchsen ölen. Klappen und Stangenlager ölen.

Transport und Lagerung der Flugzeuge.

Beim Transport der Flugzeuge darauf achten, daß alle Bauteile weiche Unterstützungen haben und die Teile gut befestigen. Während der Fahrt können Steinschläge (Rollsplit) oder Teerspritzer Schäden verursachen. Bei Regen und Nässe das Flugzeug nach Ankunft am Ort sofort abtrocknen und blank ledern.

Die Lagerung der Flugzeuge, (z. B. über den Winter) sollten in einem trockenen Raum sein. Die Flächen werden am besten in gepolsterten Scheren gestellt. Dabei ist zu beachten, daß die Scheeren bei Rippe 1 und 13 oder 18 unterstellt werden. Die Bremsklappen werden leicht ausgefahren, damit der Klappenspalt austrocknen kann.

Den Rumpf am Schwerpunkt (Strebenanschlußbeschlag) passend unterbauen. Das Höhenleitwerk wird am besten hängend aufbewahrt, das Seitenruder kann am Rumpf bleiben, Seitenruderseile lösen zwecks Entspannung der Seile und des Gummigezuges.

Noch Transport und Lagerung der Flugzeuge

Der Lagerraum sollte gelegentlich gelüftet werden, feuchte Räume als Lagerraum sind ungeeignet, da kann das Flugzeug Schäden durch Schimmelbildung, Rost sowie Deformierung der Holzbauteile durch Quellung bekommen. Vor der Lagerung aller blanken Stahlteile einfetten.

Zur Betriebsanweisung gehören:

9 Blatt Betriebsanweisung

1 Musterblatt mit Daten

1 Blatt Typenschild mit Trimmplan Baby II b und Baby III

Trimmplan:

Übungssegelflug 108 - 49 (Grunau Baby IIb) Anzahl d. Trimm-
gewichte

Führergewicht (mit Kleidung ohne Fallschirm)

50 - 55 kg	4
56 - 60 kg	3
61 - 65 kg	2
66 - 70 kg	1
71 - 90 kg	0

Bei Verwendung eines Fallschirms sind hierfür 5 kg zum
Führergewicht hinzuzurechnen.

Beanspruchungsgruppe 2

Höchstzul. Geschwindigkeit Baby II b 150 km/h

bei ruhigem Wetter 150 km/h

bei böigem Wetter 100 km/h

Flugzeugschlepp 100 km/h

Windenstart 80 km/h

Sollbruchstelle II

Höchstzul. Zuladung..... kg

Für Kunstflug und Wolkenflug nicht zugelassen.

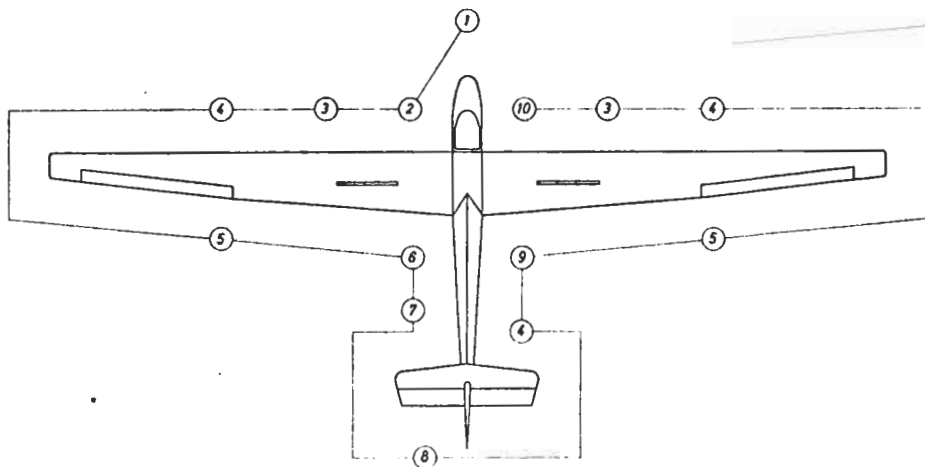
Pfl - Abnahme:.....-

Typenschild

Grunau Baby II b .

Betriebsanweisung
für
Baby II u. Baby III

Prüfliste für Segelflugzeug PH-214



Kontrolle täglich vor dem ersten Start

① Aus ca. 5 m Entfernung vor dem Flugzeug: Stellung von Flügel - Rumpf - ~~Laufwerk~~ - Leitwerk - *K.K.R.*

② Führerraum:

Rumpf frei von Fremdkörpern

Steuerung freigängig, Ruderfunktion sinngemäß bis Anschlag, auch bei festgehaltenem Ruder

~~Trimmung freigängig, Mittelstellung, Funktion sinngemäß bis Anschlag~~

Bremsklappe bis Anschlag freigängig, Verriegelung

Lager, Anschlüsse von Steuerung, ~~Trimmung~~, Bremsklappen weitgehend spiel-frei, gesichert

~~Seltenruderpedalverstellung eingerastet~~

Steuer-, Kupplungsseile freigängig, ohne Scheuerstellen

Kupplungen sauber, Automatik prüfen
Hauptbolzen spielfrei und gesichert

Querruder-, Bremsklappenanschlüsse richtig montiert und gesichert

Anschnallgurte unbeschädigt, richtig angeschlossen, gesichert

Sitz, Rückenlehne, Rückenkissen muß genau passen

Automatischer Fallschirm richtig eingelegt und am Befestigungspunkt verknotet

Instrumentenbrettbefestigung,

Instrumentenfunktion

Funkgerät, Befestigung, Funktion

Batterien geladen, richtig befestigt

Haubenschluß, Notabwurf

Verglasung sauber, Notsichtfenster in Ordnung

- ③ Bremsklappen, Antrieb, Zustand, Lagerspiel, Sicherung
- ④ Bespannung, Beplankung, Lackierung in Ordnung
- ⑤ Querruderlager, Antrieb (Handlochdeckel öffnen)
freigängig, Lagerspiel, Sicherung
Handlochdeckel richtig verschlossen
- ⑥ Schlitzverkleidung befestigt, gesichert, Antenne richtig befestigt
- ⑦ Höhenflosse richtig befestigt, spielfrei, gesichert
Höhenruder freigängig, spielfrei, gesichert
Höhenruderantrieb in Ordnung, gesichert
- ⑧ Seitenruder freigängig, spielfrei, gesichert
Seitenruderantrieb in Ordnung, gesichert
Sporn unbeschädigt, richtig befestigt, gesichert
~~Trimmklappe freigängig, spielfrei, gesichert~~
- ⑨ Rumpfgerüst, Verformungen, Schäden Falten in Beplankung oder Bespannung
- ⑩ ~~Reifen, Schäden, richtiger Druck~~
Kufe

- ② Fallschirm eingeklinkt
- ③ Anschnallgurte richtig angelegt
- ④ Haube geschlossen und verriegelt, Notabwurf bekannt
- ⑤ Höhenmesser eingestellt
- ⑥ ~~Trimmung eingestellt (erfolgreiche Marke, sonst Mittelstellung)~~
- ⑦ Bremsklappen eingefahren, verriegelt
- ⑧ Alle Ruder freigängig
- ⑨ Funkgerät kontrolliert, Sprechkontrolle
- ⑩ Frei zum Einklinken

Kontrollen vor dem Überlandflug

- ① Wetterberatung, Kartenvorbereitung, Flugsicherungsabfertigung, Fotogenehmigung
- ② Bordbuch, Zulassungspapiere, Versicherungsnachweis, Carnet an Bord, FTZ-Genehmigung für Funk
- ③ Luftfahrerschein, Personalausweis, Geld an Bord
- ④ Karten vollzählig, ausreichend, richtig sortiert
- ⑤ Fotoapparat greifbar
- ⑥ Verpflegung, Erfrischung an Bord
- ⑦ Telefonnummern an Bord
- ⑧ Montagewerkzeug an Bord
- ⑨ Rückholmannschaft ausreichend informiert

Kontrolle vor dem Start

- ① Stimmt Beladung mit Trimmplan überein. Trimmgewichtbefestigung nach Zuladung prüfen

Aufgabe 1

Muster: Grunau Baby II b

Hersteller: Edmund Schneider, Flugzeugbau
Mühlhofen/Bodensee

Bauart: Einsitziger, abgestrebter Hochdecker in Holzbauweise, zweiteiliger Holzflügel, einholmig mit Torsionsnase, Bremsklappen, Rumpf aus Gurten und Spanten, sperrholzbeplankt, Kufe, Federsporn.

Verwendung: Übung

Musterrzulassung: Das Muster ist unter der Geräte-Nr. L-49 zugelassen. Die frühere Musterrzulassung wurde durch Erlass BMV L5-Nr. 11/2P vom 30. Juni 1952 bestätigt.

Zugrunde gelegte Bauvorschriften: Bauvorschriften für Segelflugzeuge (BVS)
Heft 1 bis 3

Beanspruchungsgruppe: 2

Anzahl der Sitze: 1

Abmessungen:

Spannweite:	13 570 mm
Größte Länge:	6 090 mm
Tragfläche:	14,2 m ²
Flügelhöhe:	1 180 mm
Flügelstreckung:	13

Gewichte:

Leergewicht des Musterflugzeuges:	160 kg
Höchstzul. Fluggewicht:	280 kg
Höchstzul. Gewicht der nichttragenden Teile:	160 kg

Schwerpunkt:

Bezugslinie:	Obergurt Seitenwand horizontal
Bezugspunkt:	Flügelvorderkante
Mittlere Flügelhöhe:	1050 mm Vorderkantenabstand a = 50 mm

Leergewicht: 140 150 160 170 kg

Schwerpunktlage: 680 660 645 630 ± 10 mm

Schwerpunktlage im Flug: Größtzul. Vorlage 350 mm = 28,2 % l_m
Größtzul. Rücklage 430 mm = 35,5 % l_m

Trimplan: Führergewicht 65-90 59-85 53-78 47-72 kg
Trimmgewichte 0 1 2 ; Stk.

Das einzelne Trimmgewicht wiegt 2,6 kg
Anbringungsstelle 805 mm vor Flügelvorderkante an Rippe 1.

Zu beziehen nur durch Erro Nachweise 20. 11. 52. 400. München (Bayer) Flugzeug

II a.
53 mm
62,5 mm

Einstelldaten:

FlügelEinstellwinkel: 2° gegen Seitenwandobergurt
Flügel-schrägung: 1°
Flügel-V-Form: 10° Bezugslinie Holoberkante
Flügel-Pfeil-Form: 0° Bezugslinie Holz
Höhenleitwerk-Einstellwinkel: -10° (± 0,5°) gegen Flügel-schne bei Rippe 1
Höhenleitwerk V-Form: 0°
Maß v. Flügelvorderkante bei Rippe 1 bis Seitenruderachse: 4750 mm
Maß v. Flügelvorderkante bei Rippe 1 bis Höhenruderachse: 3700 mm
Flügelbiegeschwingszahl des Musterflugzeuges: 310/min

	Mindestruderausschläge:		Meßpunktentfernung von Ruderachse
	nach oben	nach unten	
	mm	mm	mm
Querruder:	80 + 5	50 + 5	230
Höhenruder:	230 + 10	160 ± 10	550
Seitenruder:	min. 250	max. 340	730

Mindestausrüstung: 4-teiliger Anschallgurt
 Geschwindigkeitsmesser
 Höhenmesser
 Triplan
 Deckschild

Leistungen bei höchstzul.

Fluggewicht (geschätzt)
Flächenbelastung: 17,6 kg/m²
Beste Gleitzahl: 17 bei 60 km/h
Beste Sinkgeschwindigkeit: 0,85 m/sec. bei 55 km/h

Zulassungsdaten:

Handstart: ja
 x **Kraftwagen- u. Windestart:** bis 80 km/h
 x **Sollbruchstelle i. Schlepseil:** i. min. 440 max. 540 kg
 x **Flugzeugschlepp:** bis 100 km/h
 x **Gleitflug bei böigem Wetter:** bis 90 km/h
 x **Gleitflug bei ruhigem Wetter:** bis 150 km/h
Aufängerschulung: nein
Üben von Gefahreuzuständen: ja
Wolkenflug: nein
 x **Kunstflug:** nein

Betriebsanweisung: Betriebsanweisung des Herstellers

Bauunterlagen: Die Bauunterlagen sind durch Prüfvermerk P.1 April und Mai 1952, Neuberth, August bis Oktober 52, Thomas gekennzeichnet.

Bemerkung: Zugelassen zur Herstellung in industrieller Fertigung, sowie im Eigenbau.

A. A.